RESEARCH HIGHLIGHT

June 2005

Socio-economic Series 05-016

CITY OF YORKTON DOWNTOWN REDEVELOPMENT PLANNING CHARRETTE

INTRODUCTION

The City of Yorkton is in the process of designing, adopting and implementing a Redevelopment Plan for the Downtown and West Broadway Corridor that responds to the specific planning issues faced in this area. The Redevelopment Plan focuses solely on issues of city revitalization, reinvestment and promotion strategies via a series of targeted initiatives. CMHC provided the funds for an integrated design charrette at which a cross-section of the City's community and a host of professionals gathered in the spirit of mutual education to generate sustainable plans for the future of the Downtown and West Broadway Corridor. The *Yorkton Downtown Redevelopment Planning Charrette* evaluated redevelopment opportunities and challenges faced by the City of Yorkton, and set the foundation for future, tangible plans that represent the unique interests and needs of the community.

The Charrette focused on generating buildable plans and sustainable design solutions for an area in blight. This area is a twelve hectare (thirty acre) brownfield site located in the heart of the City. It was identified as an area of public concern via focus groups and survey questionnaires distributed in November 2003. This precinct has remained an underutilized parcel of land for several decades, and the growing need to capitalize on it is now stronger than ever due to the City's renewed interest in encouraging meaningful development. The successful revitalization of the area is an essential component to strengthening the downtown core and ultimately the City of Yorkton. The intent is to design and create an area that can act as a pulse for the City.

The Northwest corner of the Study Area precinct.
Photo Credit: Hilderman Thomas Frank Cram

BACKGROUND

The planning process for the area began several years ago with nearly a year of research and public consultation prior to the Charrette, which represented a culmination of redevelopment research, dialogue and exchange of expertise. The Charrette was a multi-disciplinary, intensive working session that provided the community with the opportunity to reflect, review and comment on previous research and expand on their ideas for redevelopment.

The guidelines and plans generated during the Charrette provided sustainable goals, time frames, and design priorities for the redevelopment objectives, including: park development, transportation planning, urban design, environmental design, social health, affordable housing provision and economic viability. A main concern was ensuring that design solutions and redevelopment objectives were context-sensitive and responded to the unique make up of Yorkton's current

Canada

CMHC SCHL
HOME TO CANADIANS

106-02975/

and future demographics. The Charrette designs addressed sustainability and proposed land-use scenarios for the area which were considered appropriate for the current and future community populations in terms of amenities, scale, density, location and layout.

CHARRETTE OBJECTIVES AND PLANNING PROCESS

Planning for the Charrette began in the summer of 2004. Prior to that, the 2003 public surveys and focus groups gathered evidence and information towards a representative policy statement. The studies highlighted the community's desire to incorporate certain objectives into policy, including heritage preservation, urban design, architectural standards, socioeconomic development, transportation, parking, site analysis and housing options.

The first stage of the Charrette involved community outreach, whereby stakeholders, community leaders, advocates, allies and opposition were contacted in an effort to establish a platform for Charrette design. The information gathered shaped the Charrette into an event that would be both informative and educational for participants, and focus on a level of sustainability tailored to the capacity of the largely lay participant.

As part of the initial stage of the redevelopment policy design and Charrette planning, the municipality employed Hilderman Thomas Frank Cram (HTFC), a Winnipeg-based consulting firm. In close cooperation with CMHC and HTFC, the City of Yorkton digested the key redevelopment objectives obtained by the previous public consultation, and structured the Charrette around expanding on these issues. By elaborating on built form, infrastructure, the natural environment, and the population's needs, the Charrette generated several buildable development options.

THE CHARRETTE EVENT

The event engaged more than eighty participants over a three-day period. Various professionals presented material about appropriate land-use scenarios, sustainable community planning practices, alternative energy systems for new developments, funding strategies for energy-efficient developments, sustainable housing options, achieving "cool space" in Yorkton and architectural design techniques. The Charrette participants manipulated and incorporated this information into feasible and viable design plans.

The collaborative design effort brought together teams comprised of local citizenry, business owners and officials, urban designers, architects, landscape architects, engineers and senior researchers from across Canada. The stakeholders represented different interests and expertise, and were assigned to predetermined working groups to ensure an eclectic mix of participants. The eight groups of eight to ten participants had access to various resources and a team facilitator. The integrated design process fostered a dynamic working environment, thus group makeup was not static. An open dialogue allowed a free-flow of information and expertise between groups, and ultimately contributed to more robust redevelopment plans. The outcome demonstrated that committed individuals from different backgrounds can come together to generate tangible redevelopment plans that uphold sustainable practices and that competing interests do not stifle creativity but challenge it.

Charrette planning and design activities are largely unrestrained creative endeavours. However, all development options were to uphold proposed objectives, community interests and emphasize integration between social, environmental and economic development strategies. The Charrette teams looked specifically at:

- Creating park space for passive recreation and special events. The park should serve as a catalyst for commercial growth, increased pedestrian activity, and communicate a "theme" for Yorkton.
- Improving vehicular and pedestrian traffic over the railway tracks that transverse the area, and incorporating an at-grade, tunnel or overpass crossing into the area.
- Exploring the circulation possibility of closing and/or extending arterial streets that flow into the area.
- Creating an aesthetically pleasing streetscape design that would create a supportive atmosphere for the pedestrian experience.
- Considering new construction guidelines that would support the historic character and overall "theme" for the downtown and subsequently the study area.
- Identifying housing options aimed at generating an appropriate blend of housing affordability, type, density, design and layout.

GENERAL FINDINGS

The three-day design Charrette brought together a variety of participants and challenged them to generate future plans for the area. During this process plan themes and commonalities emerged. A large emphasis was placed on the City's strengths, and plans highlighted Yorkton's rich culture and heritage, expanses of parklands and waterways, successful local sports teams and popular festivals and fairs. The groups reconvened several times over the course of the Charrette to discuss their findings and plans, and two themes emerged as central to the redevelopment initiative: (1) Transportation and Mobility Strategies, and (2) Quality of Life.

1. TRANSPORTATION AND MOBILITY

Teams discussed and devised strategies to plan for transportation despite the major hurdle of the railway tracks, which have been an impediment to large-scale growth. Time was spent defining vehicular and pedestrian circulation patterns in relation to the tracks. General consensus was reached to install a grade level railway crossing in the near future at a junction at Fourth Avenue

CORNERSTONE SITE

The Downtown Redevelopment Plan will be used to generate buildable plans for the above-mentioned 30-acre brownfield site located in the City Of Yorkton. The following concept plan illustrates all the synthesized ideas of one option that was discussed at the Design Charrette.

Development Sites Key Plan

CITY OF YORKTON
DESIGN CHARRETTE

CORNERSTONE SITE REDEVELOPEMENT
SYNTHESIS OF RECOMMENDATIONS

OPTION 1

1 CPR Park Expansion

2 Market

3 CPR Greenway & Safe Pedestrian Crossings

4 New Level Crossing & Road Extension

5 Youth Recreation Centre

6 Mill & Ag Stores / Boutiques

7 Housing - Zero Lot Line Detached

8 Mixed Use
- Commerical
- Residential

9 Streetscaping & Parking Lot Improvements

10 Adaptive Reuse of Existing Downtown Buildings
- Yorkton Hotel:
School Board Offices; Transient Living:
Supported Living; Students ...
- Legion:
Community Theatre

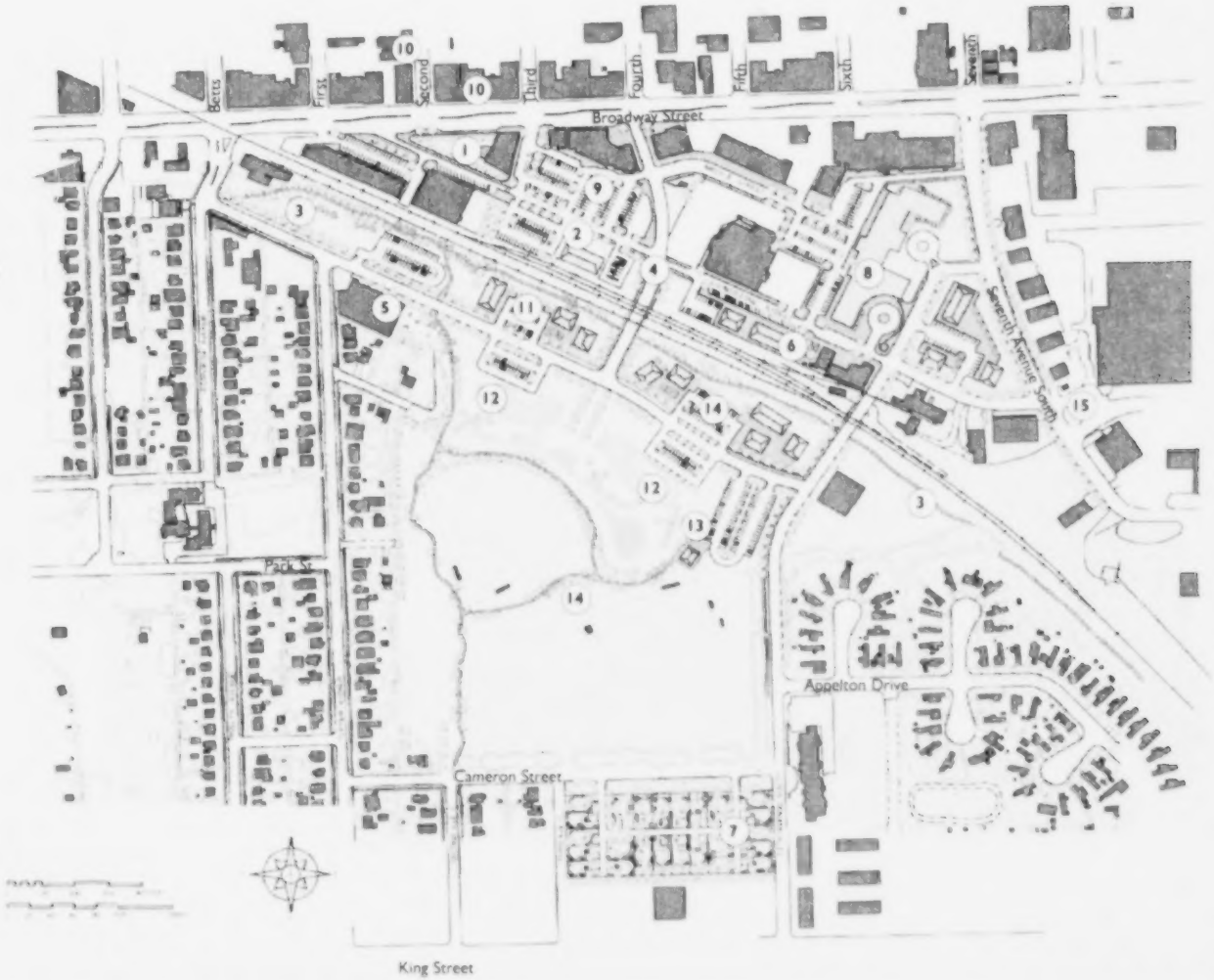
11 Commerical

12 Higher Density Residential
- Apartment Blocks
- Garden Apartments

13 Ballfield Entrance Parking

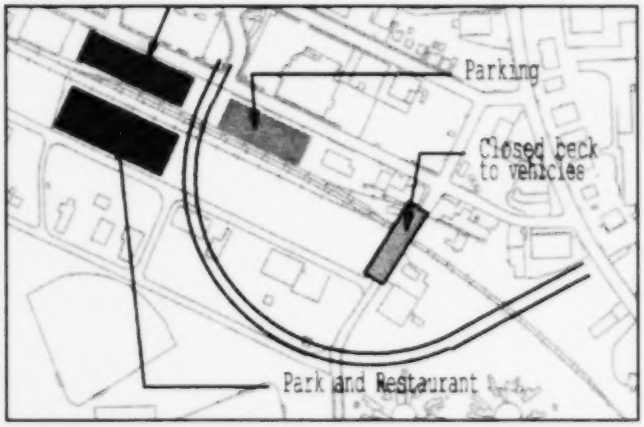
14 Recreation Grounds

15 Extend Livingstone St. to Mall



South. Creating feasible access points into the area will promote traffic flow into the heart of the City. As a long-term transportation goal, groups also expressed a desire to install a grade-separated crossing that would safely allow vehicles and pedestrians to cross over or under the railway tracks at several key locations.

A charrette participant presents her group's vision for installing a future, above-grade railway crossing that supports the widely accepted "historic railway" theme.
Photo Credit: Hilderman Thomas Frank Cram



Design plans illustrate one transportation proposal whereby Beck Street is closed and a significant parkway provides direct access to an east-end commercial district via the redevelopment area.

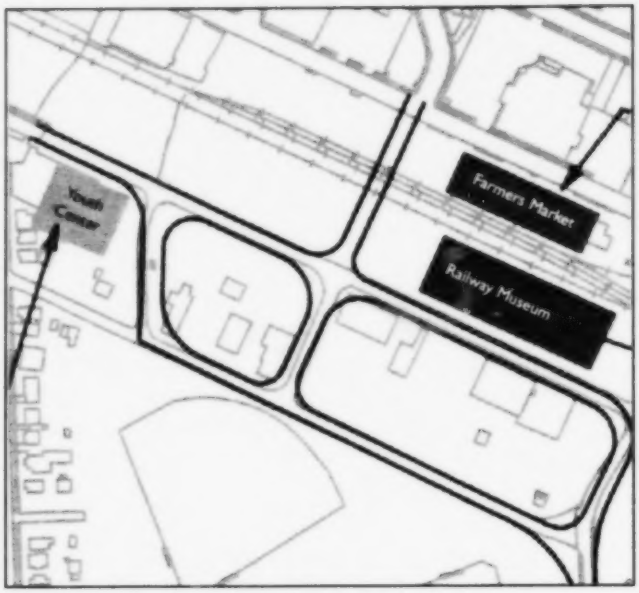
The design plans also promoted area "walkability" and proposed a sophisticated network of pedestrian linkages throughout. Proposed housing developments and amenities were connected to nature pathways and parks via walkways, trails and greenways. Most linkages were planted with trees or shrubs consistent with xeriscaping practices that would support water conservation, easy maintenance, natural habitat and social spaces. This pedestrian-oriented focus encourages energy conservation and a collective responsibility that supports environmentally-sound travel options. The endorsement of alternative modes of transportation and proposed greenways that act as recreation, transportation and habitat opportunities suggests future potential for green policy development.

2. QUALITY OF LIFE (QOL)

Better quality of life was an important component to achieving a successful redevelopment plan. This was defined by participants as supporting arts and culture, local agriculture initiatives, green infrastructure design, seniors, youth and various housing options. The teams closely integrated all of their QOL elements into the redevelopment design plans and saw them serving practical, social and environmental objectives. More specifically, groups included centralized arts venues and incubation settings for local agri-foods (such as a Farmer's Market) into the area to act as downtown anchors. Additionally, groups incorporated park space, environmental buffering, storm-water retention ponds, central seniors housing, high-density mixed-use developments, youth-focused activity centers and a large variety of housing options which would appeal to a variety of populations. Proposed housing reflected a range of types such as seniors housing, town homes, condominiums, student housing, secondary suites, small units and single room occupancies. They were largely found in the south end of the area close to existing neighbourhoods.

Design plan illustrates the location of major circulation arteries green infrastructure including park space and well-landscaped areas, and family housing (bottom of map). The location of family housing is directly related to the availability of adjacent park space and access to festival venues.
Photo Credit: Hilderman Thomas Frank Cram

Amenities vital to QOL were concentrated around the railway tracks at the mid- to north- section of the area. Groups wished to retain and integrate new amenities into the existing urban fabric of the City. Adjacent to the main street in Yorkton, the redevelopment precinct is an area of high visibility, thus creating a smooth transition from city center to the study area, which would have immediate economic and social ripple effects to the surrounding downtown businesses and neighbourhoods. The adaptive reuse of existing downtown building stock is a City opportunity which could help to accommodate some of the identified community needs.



Design plans illustrate the participants' desire to situate a Farmer's Market, a railway museum and a youth center in a central location in the redevelopment area. These QOL-focused amenities cater to Yorkton's strong agricultural, arts and heritage, and recreational background.

CONCLUSION

The City of Yorkton Redevelopment Charrette proved to be a powerful tool for bringing together a cross-section of the community with differing interests, expertise and backgrounds. It generated a tangible vision for the future of the area. Groups dealt with complex design and building issues over a short period of time and were able to reach redevelopment goals with the use of relatively few measures. The Charrette now acts as a catalyst for on-going community support and the will to see their hard work and visions materialize.

Consistent attendance, creative design options and community energy contributed to the success of the Charrette. Most participants felt optimistic about the design possibilities of the downtown core. The Charrette designs will help to guide future change in a manner that supports the needs of current generations while at the same time, does not impede the growth and productivity of future generations. The many community members were able to make a vital contribution to the future of their city in a supportive, educational atmosphere.

CMHC Project Manager: Halyna Tataryn

Municipal Contact: Jeffery Humble, City of Yorkton

Housing Research at CMHC

Under Part IX of the *National Housing Act*, the Government of Canada provides funds to CMHC to conduct research into the social, economic and technical aspects of housing and related fields, and to undertake the publishing and distribution of the results of this research.

This fact sheet is one of a series intended to inform you of the nature and scope of CMHC's research.

To find more *Research Highlights* plus a wide variety of information products, visit our Web site at

www.cmhc.ca

or contact:

Canada Mortgage and Housing Corporation
700 Montreal Road
Ottawa, Ontario
K1A 0P7

Phone: 1 800 668-2642
Fax: 1 800 245-9274

©2005, Canada Mortgage and Housing Corporation
Printed in Canada
Produced by CMHC 03-05-05

OUR WEB SITE ADDRESS: www.cmhc.ca

Although this information product reflects housing experts' current knowledge, it is provided for general information purposes only. Any reliance or action taken based on the information, materials and techniques described are the responsibility of the user. Readers are advised to consult appropriate professional resources to determine what is safe and suitable in their particular case. Canada Mortgage and Housing Corporation assumes no responsibility for any consequence arising from use of the information, materials and techniques described.

63970

Design plans illustrate the participants' desire to situate a Farmer's Market, a railway museum and a youth center in a central location in the redevelopment area. These QOL-focused amenities cater to Yorkton's strong agricultural, arts and heritage, and recreational background.

CONCLUSION

The City of Yorkton Redevelopment Charrette proved to be a powerful tool for bringing together a cross-section of the community with differing interests, expertise and backgrounds. It generated a tangible vision for the future of the area. Groups dealt with complex design and building issues over a short period of time and were able to reach redevelopment goals with the use of relatively few measures. The Charrette now acts as a catalyst for on-going community support and the will to see their hard work and visions materialize.

Consistent attendance, creative design options and community energy contributed to the success of the Charrette. Most participants felt optimistic about the design possibilities of the downtown core. The Charrette designs will help to guide future change in a manner that supports the needs of current generations while at the same time, does not impede the growth and productivity of future generations. The many community members were able to make a vital contribution to the future of their city in a supportive, educational atmosphere.

CMHC Project Manager: Halyna Tataryn

Municipal Contact: Jeffery Humble, City of Yorkton

Housing Research at CMHC

Under Part IX of the *National Housing Act*, the Government of Canada provides funds to CMHC to conduct research into the social, economic and technical aspects of housing and related fields, and to undertake the publishing and distribution of the results of this research.

This fact sheet is one of a series intended to inform you of the nature and scope of CMHC's research.

To find more *Research Highlights* plus a wide variety of information products, visit our Web site at

www.cmhc.ca

or contact:

Canada Mortgage and Housing Corporation
700 Montreal Road
Ottawa, Ontario
K1A 0P7

Phone: 1 800 668-2642
Fax: 1 800 245-9274

©2006 Canada Mortgage and Housing Corporation
Printed in Canada
Produced by CMHC 01-05-08

OUR WEB SITE ADDRESS: www.cmhc.ca

Although this information product reflects housing experts' current knowledge, it is provided for general information purposes only. Any reliance or action taken based on the information, materials and techniques described are the responsibility of the user. Readers are advised to consult appropriate professional resources to determine what is safe and suitable in their particular case. Canada Mortgage and Housing Corporation assumes no responsibility for any consequence arising from use of the information, materials and techniques described.

63970

LE POINT EN RECHERCHE

Juin 2005 Série socio-économique 05-016

CHARRETTE DE PLANIFICATION DU RÉAMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE YORKTON

INTRODUCTION

La municipalité de Yorkton effectue actuellement la conception, l'adoption et la mise en œuvre d'un plan de réaménagement de son centre-ville et du corridor de la rue Broadway West afin de s'attaquer aux problèmes d'urbanisme particuliers à ce secteur. Le plan de réaménagement se résume essentiellement à des stratégies de revitalisation, de réinvestissement et de promotion mises en application au moyen d'une série d'initiatives ciblées. La SCHL a financé la tenue d'une charrette de conception intégrée, au cours de laquelle des représentants de la collectivité et une brochette de spécialistes se sont réunis afin de faire avancer leurs connaissances communes et de dresser des plans durables pour l'avenir du centre-ville et du corridor Broadway West. La charrette de planification du réaménagement du centre-ville de Yorkton a permis de déterminer quelles sont les possibilités de réaménagement à saisir en même temps que les défis à relever pour la municipalité, tout en posant les fondements du futur au moyen de plans concrets correspondant aux intérêts et aux besoins uniques de la collectivité.

Au cours de la charrette, on s'est employé à produire des plans réalisables et des solutions de conception durable pour un secteur dégradé, soit une friche contaminée de douze hectares (30 acres) située au cœur de la ville. Les discussions de groupes de réflexion et un sondage réalisé en novembre 2003 ont révélé qu'il s'agissait d'un sujet de préoccupation pour la population. L'exploitation éventuelle de cette enclave, qui est demeurée sous-utilisée pendant plusieurs décennies, suscite maintenant un intérêt plus grand que jamais en raison de l'encouragement renouvelé manifesté par la municipalité quant à un aménagement avisé. La revitalisation réussie de ce secteur constitue un volet essentiel de la consolidation du noyau central de Yorkton et ultimement de l'ensemble de la ville. L'intention est de concevoir et de créer un secteur qui servira de catalyseur pour toute la ville.

Angle nord-ouest du secteur à l'étude
Mention de source : Hilderman Thomas Frank Cram

CONTEXTE

Le processus de planification du secteur a débuté il y a plusieurs années par une année ou presque d'étude et de consultation publique avant la tenue de la charrette, qui a constitué le point culminant de la recherche, du débat et du partage des compétences sur la question. La charrette, une séance de travail multidisciplinaire intensive, a donné à la collectivité l'occasion de réfléchir, d'analyser et de commenter les travaux de recherche antérieurs tout en enrichissant les idées formulées sur le réaménagement.

Les lignes directrices et les plans produits pendant la charrette ont abouti à la formulation d'objectifs durables, à l'établissement d'échéanciers, à la définition de priorités et au traçage de schémas orientant les objectifs de réaménagement, notamment en ce qui concerne la création de parcs, la planification des transports, l'esthétique urbaine, l'aménagement du cadre de vie, le bien-être collectif, la production de logements abordables et la viabilité économique. Une des principales préoccupations était d'assurer que les solutions et les objectifs de réaménagement proposés tiennent

Canada

SCHL CMHC
AU CŒUR DE L'HABITATION

compte du contexte et répondent à la composition démographique actuelle et future de Yorkton. Les travaux de la charrette, qui se sont inspirés des principes du développement durable, ont mené à l'élaboration de scénarios d'utilisation du sol jugés adéquats pour la population actuelle et future du secteur sur le plan des commodités, de la taille, de la densité, de l'emplacement et de l'agencement.

OBJECTIFS DE LA CHARRETTE ET PROCESSUS DE PLANIFICATION

La préparation de la charrette a commencé à l'été 2004. Auparavant, le sondage public et les groupes de réflexion tenus en 2003 ont permis de collecter des renseignements propres à alimenter un énoncé de politique représentatif. On a ainsi pu donner voix au souhait exprimé par la collectivité d'incorporer certains objectifs à la politique à adopter, notamment en matière de préservation du patrimoine, d'esthétique urbaine, de normes architecturales, de développement socioéconomique, de transports, de stationnement, d'analyse du terrain et d'options de logement.

La première étape de la charrette a pris la forme d'une campagne de sensibilisation, dans le cadre de laquelle on a communiqué avec les divers intervenants, les leaders de la collectivité, les alliés et l'opposition dans le but de définir une plateforme pour la tenue de la charrette. Les renseignements recueillis ont fait de la charrette un événement à la fois informatif et éducatif pour les participants, mettant en même temps l'accent sur un niveau de durabilité adapté à la capacité des participants, en majorité non experts.

Dans le cadre de l'étape initiale d'élaboration de la politique de réaménagement et de planification de la charrette, la municipalité a fait appel aux services de Hilderman Thomas Frank Cram (HTFC), un cabinet de consultants de Winnipeg. En collaboration étroite avec la SCHL et HTFC, la municipalité de Yorkton s'est penchée sur les principaux objectifs ayant émergé de la consultation publique pour structurer la charrette autour de ces questions. En faisant avancer la réflexion sur la forme bâtie, les infrastructures, l'environnement naturel et les besoins de la population, la charrette a permis de formuler plusieurs options d'aménagement réalisables.

TENUE DE LA CHARRETTE

La charrette a réuni plus de 80 participants sur une période de trois jours. Différents spécialistes ont fait des exposés sur les possibles scénarios d'utilisation des sols, sur les pratiques de développement durable des collectivités, sur les systèmes énergétiques alternatifs pour les nouveaux aménagements, sur les stratégies de financement des lotissements éconergétiques, sur les options de logement durable, sur l'aménagement d'un « secteur branché » à Yorkton et sur les techniques de création architecturale. Les participants ont pu jongler avec cette information et l'intégrer à des plans de conception réalisables et viables.

Cet effort de conception collective a réuni des équipes composées de citoyens, de propriétaires et de représentants d'entreprises des environs, de même que d'urbanistes, d'architectes, d'architectes-paysagistes, d'ingénieurs et de chercheurs chevronnés provenant de toutes les régions du Canada. Ces intervenants, qui représentaient différents intérêts et qui apportaient diverses compétences, ont été répartis en équipes de travail prédéterminées afin d'assurer un mélange éclectique de participants. Les huit équipes ainsi formées de huit à dix membres avaient accès à diverses ressources et à un animateur. Le processus de conception intégrée favorisait un environnement de travail dynamique de sorte que la synergie à l'intérieur du groupe était loin d'être statique. Les échanges libres ont encouragé une circulation sans entrave de l'information et des compétences entre les groupes, ce qui a, en bout de ligne, contribué à la rigueur des plans de réaménagement. Les résultats ont démontré que des intervenants engagés issus d'horizons différents peuvent collaborer pour dresser des schémas concrets intégrant des pratiques de développement durable et que la rivalité des intérêts va stimuler la créativité plutôt que l'étouffer.

Dans le cadre d'une charrette, la planification et la conception sont des activités créatrices sans contraintes ou presque. Cependant, toutes les options d'aménagement devaient correspondre aux objectifs proposés et aux intérêts de la collectivité, tout en favorisant l'intégration entre les stratégies de développement social, environnemental et économique. Dans ce contexte, les équipes ont travaillé sur les points particuliers suivants :

- Créer un parc pour la détente et les événements spéciaux. Le parc doit stimuler la croissance commerciale, accroître l'activité piétonnière et traduire une « thématique » représentative de Yorkton.
- Améliorer la circulation des véhicules et des piétons en travers des voies ferrées qui sillonnent le secteur et aménager un tunnel ou un viaduc au niveau du sol qui traverserait vers le secteur.
- Explorer les possibilités de fermer et/ou de prolonger les principales artères qui pénètrent dans le secteur.
- Créer un paysage de rue esthétique pour le bénéfice des piétons.
- Considérer l'adoption de nouvelles directives en matière de construction qui préserveraient le caractère historique et la thématique générale propre au centre-ville et, ultérieurement, au secteur à l'étude.
- Définir des options de logement propres à favoriser un mélange adéquat sur le plan de l'abordabilité, du type, de la densité, de la conception et de l'agencement des habitations.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

La charrette de conception d'une durée de trois jours a permis de réunir une variété de participants et de les motiver à dresser des plans pour l'avenir du secteur. Au cours de l'opération, des thèmes et des points communs ont émergé. On a largement souligné les points forts de la ville, de sorte que les plans puissent mettre en évidence la riche culture et l'imposant patrimoine de Yorkton, ses espaces verts et ses cours d'eau, les succès de ses équipes sportives et la popularité de ses foires et festivals. Les équipes se sont réunies plusieurs fois pendant la charrette afin de discuter de leurs constats et de leurs plans, et deux thèmes centraux ont émergé relativement à l'initiative de réaménagement : 1) les stratégies de transport et de mobilité et 2) la qualité de la vie.

EMPLACEMENT CORNERSTONE

Le plan de réaménagement du centre-ville sera utilisé pour produire des plans réalisables pour les terrains contaminés d'une superficie de 30 acres dont il est ici question, situés dans la ville de Yorkton. Le plan conceptuel qui suit illustre toutes les idées synthétisées relatives à une option qui a fait l'objet de discussions lors de la charrette de conception.

Plan repère des terrains à aménager

VILLE DE YORKTON
CHARRETTE DE CONCEPTION

RÉAMÉNAGEMENT DE L'EMPLACEMENT CORNERSTONE
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

OPTION 1

1 Agrandissement du parc

2 Marché

3 Espace vert et passages protégés pour piétons

4 Passage sur un nouveau niveau et prolongement de la voie de circulation

5 Centre de loisirs pour les jeunes

6 Minoterie et magasins agricoles / boutiques

7 Habitations isolées à marge latérale zéro

8 Usage mixte
- commerical
- résidentiel

9 Paysage de rue et amélioration des stationnements

10 Conversion de bâtiments du centre-ville
- Hôtel Yorkton : bureaux du conseil scolaire; logements transitoires; logements avec services de soutien; résidence d'étudiants
- Légion : théâtre communautaire

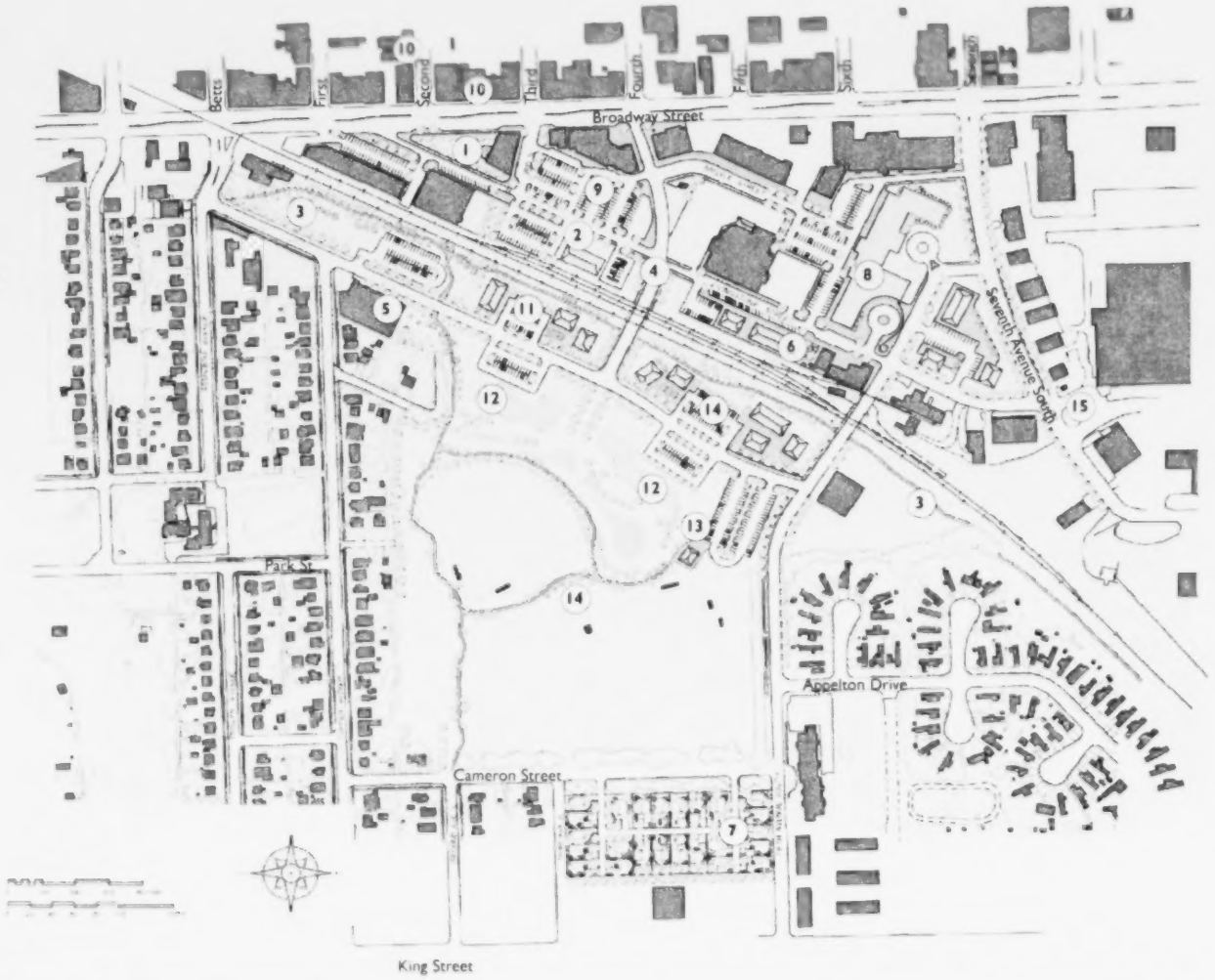
11 Secteur commercial

12 Secteur résidentiel à plus forte densité
- immeubles d'appartements
- appartements-jardins

13 Stationnement et entrée du terrain de base-ball

14 Aires de jeux

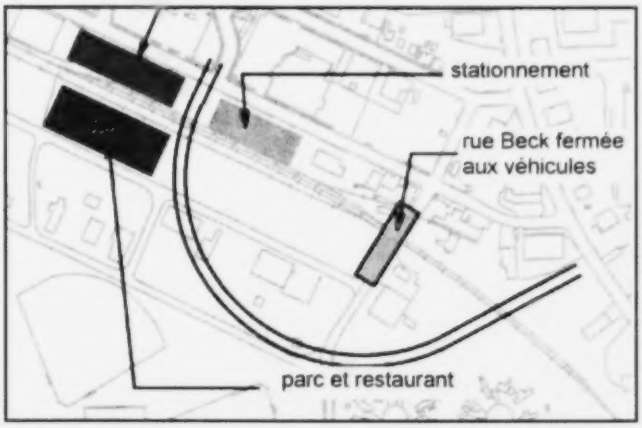
15 Prolongement de la rue Livingstone jusqu'au centre commercial



1. TRANSPORT ET MOBILITÉ

Les équipes ont défini des stratégies à l'égard du transport en tenant compte de l'inconvénient considérable posé par les voies ferrées, qui ont longtemps freiné la croissance à large échelle du secteur. On a donc tenté d'élaborer des modèles de circulation des véhicules et des piétons en relation avec les voies ferrées. On s'est entendu pour aménager dans un avenir proche un passage à niveau à hauteur de la 4e Avenue Sud et pour créer des points d'accès vers le secteur aptes à favoriser la circulation vers le cœur de la ville. À titre d'objectif à long terme sur le plan du transport, les équipes ont exprimé le souhait de construire un passage à croisements superposés qui permettrait aux véhicules et aux piétons de traverser en toute sécurité les voies ferrées (au-dessus ou en dessous).

Une participante présente la vision de son équipe relativement à la mise en œuvre d'un passage en élévation, qui respecterait la thématique largement partagée faisant référence à l'histoire des chemins de fer.
Mention de source : Hilderman Thomas Frank Cram



Ce plan illustre une proposition de transport, selon laquelle la rue Beck serait fermée et une large route de plaisance donnerait accès à un secteur commercial à l'est en passant par le secteur réaménagé.

Les plans proposés favorisaient également les déplacements à pied et proposaient l'aménagement d'un réseau complexe de liens piétonniers sur l'ensemble du secteur. Les ensembles d'habitation et autres installations seraient reliés à des parcs et des aires de promenade dans la nature par des chemins piétonniers, des sentiers et des corridors verts. La plupart de ces voies seraient bordées d'arbres et de buissons sur le modèle du paysagisme en milieu désertique, qui favorise la conservation de l'eau, un entretien facile, les habitats naturels et les espaces communautaires. Ce préjugé favorable à l'égard des piétons encourage la conservation de l'énergie et la prise en charge d'une responsabilité collective à l'égard d'options de déplacement respectueuses de l'environnement. Ce soutien donné à des modes de transports alternatifs et à la mise en place de corridors verts, servant à la fois les fonctions de récréation, de transport et d'habitat, laisse entrevoir les possibilités futures d'une éventuelle politique verte.

2. QUALITÉ DE LA VIE (QV)

L'amélioration de la qualité de vie est une composante importante pour quiconque veut réaliser un plan de réaménagement fructueux. Les participants ont défini la qualité de la vie d'après les dimensions suivantes : promotion des arts et de la culture, appui aux initiatives agricoles locales, conception d'infrastructures vertes, soutien aux aînés et aux jeunes et aménagement de diverses options de logement. Les équipes ont étroitement intégré l'ensemble des éléments de QV à leurs plans de réaménagement dans le but de favoriser l'atteinte des objectifs pratiques, sociaux et environnementaux. En particulier, les équipes ont inclus des infrastructures culturelles centralisées et des installations favorisant le secteur agroalimentaire local (p. ex., un marché fermier) susceptibles de servir de points d'attraction pour le centre-ville. D'autres équipes ont proposé l'intégration de parcs, de zones tampons naturelles, de bassins de retenue des eaux pluviales, d'ensembles d'habitations pour aînés, de lotissements mixtes à haute densité, de centres d'activités pour les jeunes et d'une large variété d'options de logement susceptibles d'attirer une diversité de ménages. Parmi les logements proposés, mentionnons les ensembles d'habitations pour aînés, des maisons en rangée, des ensembles de logements en copropriété, des résidences d'étudiants, des appartements accessoires, de petits logements et des maisons de chambre. On les trouverait principalement dans la portion sud du secteur près des quartiers résidentiels existants.

Le plan de conception illustre l'emplacement des principales artères de circulation des infrastructures vertes, notamment les parcs et les espaces paysagers et les logements pour familles (dans le bas). L'emplacement des logements pour familles est lié directement à la présence d'espaces verts et à l'accessibilité aux activités festivalières.
Mention de source : Hilderman Thomas Frank Cram

Les installations vitales pour la QV ont été concentrées autour des voies ferrées depuis le milieu du secteur jusqu'au nord. Les équipes ont souhaité intégrer de nouvelles installations au sein du tissu urbain existant de la ville. Bordant la rue principale de Yorkton, le secteur de réaménagement a une grande visibilité, offrant ainsi une transition en douceur entre le centre de la ville et le secteur à l'étude et favorisant des retombées économiques et sociales immédiates pour les entreprises du centre-ville et les quartiers environnants. La réutilisation adaptative du parc immobilier du centre-ville est, pour la municipalité, l'occasion de répondre aux besoins de la collectivité.

Les plans illustrent le souhait des participants de loger un marché fermier, un musée du chemin de fer et un centre pour les jeunes dans une zone centrale du secteur de réaménagement. Ces installations axées sur la QV satisferaient aux besoins du secteur agricole, aux intérêts culturels et au souci de préservation du patrimoine qui existent dans la collectivité de Yorkton, tout en répondant aux objectifs de loisirs.

CONCLUSION

La charrette de réaménagement de la municipalité de Yorkton s'est avérée un puissant instrument de mise en commun des efforts d'une variété de représentants de la collectivité ayant des intérêts, des compétences et des antécédents différents. La charrette a permis d'élaborer une vision concrète de l'avenir du secteur. Les équipes formées ont pu étudier, sur une courte période de temps, des questions complexes de conception et de construction pour parvenir à définir des objectifs de réaménagement en utilisant un nombre relativement faible de mesures d'évaluation. La charrette sert maintenant de catalyseur au soutien constant de la collectivité et à sa volonté de voir ces généreux efforts se concrétiser.

Une participation assidue, le caractère novateur des options de conception et le dynamisme démontré par la collectivité ont contribué au succès de la charrette. La plupart des participants se sont montrés optimistes quant aux possibilités esthétiques du cœur du centre-ville. Les modèles conçus orienteront les changements à apporter d'une manière répondant aux besoins des générations actuelles, tout en ne compromettant pas la croissance et la prospérité des générations futures. De nombreux membres de la collectivité ont pu ainsi apporter une contribution vitale à l'avenir de leur ville dans une atmosphère de collaboration et d'enrichissement mutuel.

Directeur de projet SCHL : Halyna Tataryn

Personne-ressource à la municipalité :
Jeffrey Humble, City of Yorkton

Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la *Loi nationale sur l'habitation*, le gouvernement du Canada verse des fonds à la SCHL afin de lui permettre de faire de la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et d'en publier et d'en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL.

Pour consulter d'autres feuillets *Le Point en recherche* et pour prendre connaissance d'un large éventail de produits d'information, visitez notre site Web à

www.schl.ca

ou communiquez avec la

Société canadienne d'hypothèques et de logement
700, chemin de Montréal
Ottawa (Ontario)
K1A 0P7

Téléphone : 1 800 668-2642
Télécopieur : 1 800 245-9274

©2005, Société canadienne d'hypothèques et de logement
Imprimé au Canada
Réalisation : SCHL 03-05-05

NOTRE ADRESSE SUR LE WEB : www.schl.ca

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La Société canadienne d'hypothèques et de logement se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.

63971

Les installations vitales pour la QV ont été concentrées autour des voies ferrées depuis le milieu du secteur jusqu'au nord. Les équipes ont souhaité intégrer de nouvelles installations au sein du tissu urbain existant de la ville. Bordant la rue principale de Yorkton, le secteur de réaménagement a une grande visibilité, offrant ainsi une transition en douceur entre le centre de la ville et le secteur à l'étude et favorisant des retombées économiques et sociales immédiates pour les entreprises du centre-ville et les quartiers environnants. La réutilisation adaptative du parc immobilier du centre-ville est, pour la municipalité, l'occasion de répondre aux besoins de la collectivité.

Les plans illustrent le souhait des participants de loger un marché fermier, un musée du chemin de fer et un centre pour les jeunes dans une zone centrale du secteur de réaménagement. Ces installations axées sur la QV satisferaient aux besoins du secteur agricole, aux intérêts culturels et au souci de préservation du patrimoine qui existent dans la collectivité de Yorkton, tout en répondant aux objectifs de loisirs.

CONCLUSION

La charrette de réaménagement de la municipalité de Yorkton s'est avérée un puissant instrument de mise en commun des efforts d'une variété de représentants de la collectivité ayant des intérêts, des compétences et des antécédents différents. La charrette a permis d'élaborer une vision concrète de l'avenir du secteur. Les équipes formées ont pu étudier, sur une courte période de temps, des questions complexes de conception et de construction pour parvenir à définir des objectifs de réaménagement en utilisant un nombre relativement faible de mesures d'évaluation. La charrette sert maintenant de catalyseur au soutien constant de la collectivité et à sa volonté de voir ces généreux efforts se concrétiser.

Une participation assidue, le caractère novateur des options de conception et le dynamisme démontré par la collectivité ont contribué au succès de la charrette. La plupart des participants se sont montrés optimistes quant aux possibilités esthétiques du cœur du centre-ville. Les modèles conçus orienteront les changements à apporter d'une manière répondant aux besoins des générations actuelles, tout en ne compromettant pas la croissance et la prospérité des générations futures. De nombreux membres de la collectivité ont pu ainsi apporter une contribution vitale à l'avenir de leur ville dans une atmosphère de collaboration et d'enrichissement mutuel.

Directeur de projet SCHL : Halyna Tataryn

Personne-ressource à la municipalité :
Jeffrey Humble, City of Yorkton

Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la *Loi nationale sur l'habitation*, le gouvernement du Canada verse des fonds à la SCHL afin de lui permettre de faire de la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et d'en publier et d'en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL.

Pour consulter d'autres feuillets *Le Point en recherche* et pour prendre connaissance d'un large éventail de produits d'information, visitez notre site Web à

www.schl.ca

ou communiquez avec la

Société canadienne d'hypothèques et de logement
700, chemin de Montréal
Ottawa (Ontario)
K1A 0P7

Téléphone : 1 800 668-2642
Télécopieur : 1 800 245-9274

©2005 Société canadienne d'hypothèques et de logement
Imprimé au Canada
Réalisation : SCHL 03-05-05

NOTRE ADRESSE SUR LE WEB : www.schl.ca

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La Société canadienne d'hypothèques et de logement se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.

63971